Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Rok 7 STYCZEŃ-LUTY 1938 Nr 1-2

OTWARCIE PORTU W TEL-AWIWIE 23 LUTEGO 1938 ROKU.

PALESTYNA i BLISKI WSCHÓD

organ polsko-palestyńskiej izby handlowej

38

Cena egzemplarza zł. 2,20

Palestyna i Bliski Wschód

czasopismo poświęcone sprawom gospodarczym
Palestyny i Bliskiego Wschodu
Komitet Redakcyjny:
Leon Lewite Józef Thon

Rok VII Warszawa, styczeń-luty 1938 Nr 1-2.

TREŚĆ NUMERU:

LEON LEWITE

PIERWSZY ŻYDOWSKI PORT W PIERWSZYM ŻYDOWSKIM MIEŚCIE

Pamiętne nam są wszystkim owe piękne wiosenne dnie w kwietniu r. 1936, które w budującej się i twórczej Palestynie zostały zakłócone nagłym wybuchem krwawych arabskich aktów terorystycznych i pociągnęły za sobą już w pierwszym dniu 9 ofiar-Żydów w Jaffie.

Nieustający barbarzyński teror arabski, podsycany i popierany przez różne czynniki zewnętrzne — trwa dotąd z przerwą zaledwie 2—3 miesięczną o mniejszym lub większym nasileniu — był w pierwszym półrocznym okresie połączony z proklamowaniem powszechnego strajku arabskiego, a więc i z strajkiem w porcie jafskim miał on na celu nie tylko demonstrację polityczną i prowokowanie pokojowej ludności żydowskiej, ale zarówno podważanie i sparaliżowanie bujnie rozrastającego się żydowskiego życia gospodarczego w Palestynie i poniekąd wygłodzenia Iszuwu.

Hart ducha, niezwykłe opanowanie, wytrwałość, wielki idealizm i patriotyzm, twórcza praca i ofiarność większości Iszuwu zniweczyły w dużym stopniu niecne i tak niebezpieczne dla dalszej rozbudowy żydowskiej Palestyny plany band terorystycznych i ich przywódców.

A jednym z najwymowniejszych dowodów tych nadludzkich wysiłków, pokojowej planowej pracy — poza utworzeniem nowych osiedli żydowskich i pozycyj w najniebezpieczniejszych i najdalej wysuniętych punktach — był właśnie podjęty plan wybudowania własnego portu w Tel-Awiwie, jako najrozumniejsza reakcja na strajk portu jafskiego.

Jeszcze w dniach najostrzejszego teroru arabskiego w maju 1936 r. przystąpiono do realizacji tego zdawać by się mogło w ówczesnych niesprzyjających warunkach fantastycznego planu.

Brak potrzebnych na ten cel wielkich funduszów, trudności natury politycznej i administracyjnej (otrzymanie koncesji itp.), brak wykwalifikowanych fachowych robotników dla budowy portu — wszystko to zostało stopniowo przezwyciężone w bardzo krótkim czasie i już po kilku miesiącach można było wyładować i przyjmować transporty towarowe, a obecnie jesteśmy w przededniu otwarcia portu dla ruchu pasażerskiego.

Należy sobie uprzytomnić, że ten wielki wyczyn narodowy został dokonany bez udziału żydostwa z zewnątrz Palestyny, bez pomocy ze strony rządu, wyłącznie dzięki entuzjazmowi całego Iszuwu — a w pierwszym rzędzie robotników, którzy nie szczędzili trudów, narażając się często na niebezpieczeństwa. W przeciągu bowiem pierwszego miesiąca udało się

zebrać pierwsze Ł. 100.000 dla powołanego do życia towarzystwa Palestine Maritime Trust (drobnymi akcjami nawet wśród najmniej zamożnych sfer); dotychczas zaś inwestowano już w tym przedsiębiorstwie około Ł. 250.000.

Dotychczas pracuje po dniach i nocach około 1.000 robotników, w krótkim czasie wyspecjalizowanych w tej skomplikowanej dziedzinie, którzy przezwyciężyli wszelkie trudności techniczne i doprowadzili do zakończenia drugiego etapu — otwarcia portu dla ruchu pasażerskiego.

Z zapartym oddechem śledził cały Iszuw za poszczególnymi fazami pracy w porcie i z niebywałym entuzjazmem obchodziła ludność w Tel-Awiwie uroczystość wyładowania pierwszego worka cementu.

Niezawodnie w tym pośpiechu popełnione zostały niektóre błędy natury technicznej i oczywistym jest, że na przyszłość należy potraktować dalszą rozbudowę portu nie tylko, jak dotąd, pod kątem widzenia narodowym i propagandowym, ale i pod aspektem gospodarczym — ażeby przede wszystkim umożliwić portowi tel-awiwskiemu skuteczną konkurencję z portami w Hajfie i Jaffie.

W każdym razie świat żydowski i nieżydowski stanął obecnie wobec faktu dokonanego — pierwszego portu żydowskiego w pierwszym mieście żydowskim i ten doniosły czyn w życiu budującej się Palestyny wprowadzi nowe dziedziny pracy i wytwórczości w związku z morzem i jego wykorzystaniem dla celów handlowo-przemysłowych.

Ten nowy poważny wyczyn twórczości palestyńskiej, miejmy nadzieję, zostanie należycie oceniony i wartościowany przez wszystkie sfery żydowskie, które dotąd tak obojętnie odnosiły się do dotychczasowych wysiłków i inicjatyw podejmowanych w Palestynie. Z drugiej zaś strony odnośne instancje rządowe brytyjskie i opinie publiczne w Anglii i w innych krajach mogą na przykładzie portu w Tel-Awiwie przekonać się, jak wielkie możliwości i wartości stwarza cywilizatorska i pokojowa penetracja żydostwa wszechświatowego w Palestynie pomimo napotykanych dotąd trudności, przeszkód i ograniczeń.

Uroczystego otwarcia pierwszego żydowskiego portu na świecie dokona osobiście ustępujący Wysoki Komisarz Palestyny, gen. Wauchope, człowiek o wysokiej kulturze, którego jednak chwiejna niezdecydowana polityka i niefortunne posunięcia w Palestynie spowodowały wciąż jeszcze trwające tragiczne wypadki i hamowały realizację żydowskich zamierzeń.

Być może, że to ostatnie pożegnalne zetknięcie się Wysokiego Komisarza z ostatnim wielkim żydowskim wyczynem wpłynie na zmianę jego ustosunkowania się do aspiracji żydowskich w Palestynie, o czym poinformuje czynniki w Londynie, które nabiorą większego przekonania do roli i znaczenia, jakie z punktu widzenia nawet interesów Wielkiej Brytanii

odegrać może wielkie zorganizowane skupienie żydowskie na tym odcinku wybrzeża śródziemnomorskiego.

A polskie żydostwo w tym historycznym dla odbudowy Palestyny i uroczystym dniu otwarcia pełnego portu w Tel-Awiwie — tej bramy wypadowej na 3 części świata — łączy się z całym Iszuwem w uczuciu radości, głębokiej wdzięczności i uznania dla inicjatorów i wykonawców tego pięknego dzieła.

W obecnej tragicznej sytuacji narodu żydowskiego i jego zmagań w galucie i Palestynie czyn ten napawa nas otuchą, wiarą i nadzieją, że niedalekim jest czas, kiedy dziesiątki tysięcy spragnionych wolności i ziemi synów przybijać będą corocznie do mola portu w Tel-Awiwie, dla których polskie żydostwo w pierwszej linii winno w zbiorowym harmonijnym, potężnym wysiłku przyczyniać się do stworzenia odpowiednich możliwości.

Niechaj ten uroczysty dzień otwarcia portu w Tel-Awiwie stanie się symbolem i widomą oznaką powstającej państwowości żydowskiej.

Inż. JÓZEF THON

ROLA GOSPODARCZA PORTU W TEL AWIWIE

Młody, bo niespełna 21 miesięcy liczący, port w Tel-Awiwie zostaje obecnie postanowieniem rządu palestyńskiego przekształcony na normalny port drogą rozszerzenia go na port pasażerski obok towarowego, jakim był do tej pory, poczynając od najskromniejszych zaczątków.

Naoczni świadkowie narodzin portu w dniu 19 maja 1936 r. opowiadają o olbrzymim entuzjazmie, z jakim przyjęto fakt podjęcia robót portowych. Entuzjazm ten towarzyszył nie tylko wyładowaniu legendarnego już dziś pierwszego worka cementu z okrętu jugosłowiańskiego, ale potęgował się jeszcze z dnia na dzień w miarę postępów pracy przy budowie mola portowego, postępów, którymi — co chyba wolno dziś już powiedzieć — kierowało raczej uczucie, aniżeli umiejętność. W ciągu krótkiego swego żywota przeszedł port tel-awiwski, najukochańsze dziecko całego Iszuwu, różne stadia w hierarchii morskiej.

Oto pierwsze trójjęzyczne napisy umieszczone na prowizorycznych barakach, w których urzędowały angielskie władze celne, brzmią następująco: Tel-Aviv Beach Customs Station — Chof Tel-Aviv, Misrad Hameches, co oznacza: Wybrzeże Tel-Awiwu, Posterunek celny. Ten stan rzeczy trwał przez pewien czas, aż władze palestyńskie, ulegając naporowi społeczeństwa, który działał równocześnie z tą samą siłą na rząd centralny w Londynie, zdecydowały się uznać fakt dokonany i wydać pierwsze przepisy normujące administrację na tym odcinku plaży, który

nagle został przemieniony w port. Tereny plażowe, stanowiące część rozległych terenów Targów Lewantyńskich, zostały wybrane jako miejsce pierwszego portu żydowskiego doby obecnej. Jak społeczeństwo palestyńskie oceniało ten zalążek portu, niechaj będzie dowodem fakt, iż jeden z czołowych przywódców światowego syjonizmu przyrównał w prywatnej rozmowie powstanie portu w Tel-Awiwie pod względem doniosłości historycznej tego kroku do deklaracji Balfoura.

Entuzjazm, który widnieje na twarzach dziesiątek i setek pierwszych robotników portowych, oraz tysięcznych tłumów, przyglądających się im z daleka, utrwalonych na pamiątkowych fotografiach, z których niejedną piszący te słowa przechowuje z pietyzmem, powoli przemienia się w program oparty na chłodnych obliczeniach, przystosowanych do potrzeb życia gospodarczego. „Tel-Aviv Beach" przemienia się zwolna w „Tel-Aviv Jetty and Lighter Bassin". Roboty około budowy mola i basenu przy ujściu rzeki Jarkon korzystają z funduszów, zebranych przez całe społeczeństwo drogą subskrypcji powszechnej na towarzystwo robót portowych. Inteligent pospołu z robotnikiem, rzemieślnik z bankierem, kupiec z duchownym zanosili swe oszczędności, by przyczynić się ze swej strony najmniejszą chociażby cegiełką do wzniesienia wielkiego dzieła narodowego.

Dziś spogląda port w Tel-Awiwie, trzeci z kolei port w Palestynie, na piękne rezultaty w dziedzinie zdobyczy gospodarczych dla żydostwa palestyńskiego. Na ogół nie docenia się w naszym społeczeństwie ogromu wysiłków, włożonych w to dzieło i osiągniętych rezultatów, wyrażających się chociażby w suchych, a jednak jakże wymownych cyfrach.

Statystyki palestyńskie tylko w części uwzględniają obrót towarowy w porcie tel-awiwskim. Należało przemóc całą, znaną nam zresztą i skądinąd niechęć administracji do przestawienia się na fakt powstania nowego portu. Jak zatem przedstawia się ruch towarowy w porcie tel-awiwskim w porównaniu z pozostałymi portami palestyńskimi? Poniższe dane zostały opracowane przez Izbę Handlową Polsko-Palestyńską, na podstawie źródeł urzędowych oraz rezultatów własnych badań, przeprowadzonych na terenie Palestyny.

	1936 (maj—grudzień)		1937 (styczeń—październik)	
	wyładowano	załadowano	wyładowano	załadowano
Jaffa	63.120 ton	38.933 ton	596.580 ton	219.298 ton
Hajfa	534.096 „	100.541 „	104.847 „	104.244 „
Tel-Aviv	27.564 „	1.854 „	79.218 „	16.690 „
Gaza	—	—	5.673 „	6.734 „
Akko	2.800 „	400 „	3.613 „	2.058 „

(Statystyka rządowa nie uwzględnia cyfr przeładunku towarów w Gazie w r. 1936 w dostatecznej mierze).

Z powyższych zestawień wynikają bardzo ciekawe wnioski, mimo że materiał statystyczny, którym operujemy, jest zbyt szczupły, by mógł uwypuklić wszystkie momenty charakterystyczne.

Pierwsza cyfra, która rzuca się w oczy to procentowy udział Tel-Awiwu w ruchu przeładunkowym całego kraju. I tak podczas gdy w pierwszym roku kalendarzowym swego istnienia wykazuje port w Tel-Awiwie 4,5 procentowy udział w ogólnym tonażu wyładunku, udział ten w roku 1937 wzrósł o przeszło 100%, bo do 9,7% ogólnego tonażu wyładunku.

O wiele symptomatyczniejsze są cyfry dotyczące załadunku, a więc będące wynikiem czynników wybitnie palestyńskich, tj. zarówno zarządzeń administracyjnych jak i zleceń eksporterów, w pierwszym rzędzie eksporterów owoców cytrusowych. Udział w analogicznych okresach w odniesieniu do załadunku przedstawia się następująco: 1,4% oraz 5%, czyli wzrost przeszło trzykrotny, aczkolwiek udział ten jest w dalszym ciągu bardzo mały. Rząd palestyński niechętnie zgodził się na wydanie zezwolenia dla załadunku owoców cytrusowych, stanowiących gros całego eksportu palestyńskiego. O ile chodzi o rozwój portu Tel-Awiwu, mają żydowskie koła gospodarcze w Polsce poważną możliwość przyczynienia się do niego. Oto eksportując, winniśmy kierować transporty do Tel-Awiwu, który ma, co prawda, gorsze warunki przeładunkowe niż Haifa, ale identyczne z Jaffą, dokąd jeszcze niedawno, a więc przed strajkiem w r. 1936 kierowano bardzo wiele transportów z Polski.

Przeładunek w Tel-Awiwie już w pierwszych latach wielokrotnie prześcignął ruch w Akko i w Gazie, które mają dużo dawniejsze tradycje portowe, aniżeli Tel-Awiw.

W porównaniu z cyframi dzisiejszej Hajfy wydają się początkowe cyfry Tel-Awiwu dość małe. Gdy jednak cofniemy się o kilka lat wstecz, wówczas łatwo stwierdzimy, że przy odpowiednich inwestycjach i polityce gospodarczej zarówno rządu palestyńskiego jak i odpowiednich instytucyj żydowskich z Agencją Żydowską na czele, Tel-Awiw może skutecznie konkurować z Hajfą. I tak wynika ze statystyki, że w Hajfie wyładowano w kolejnych latach (w tysiącach ton) 1927 — 124, 1928 — 137, 1929 — 154, załadowano zaś 1927 — 43, 1928 — 24, 1929 — 40 tysięcy ton. Nie trzeba być zbytnim optymistą, żeby widzieć jakie możliwości otwierają się przed portem w Tel-Awiwie.

Może równie interesującym będzie przyjrzenie się rozwojowi Gdyni w jej pierwszych latach. Nie zapomnijmy, że w oczach naszych wyrosło spod ziemi wielkie miasto portowe, liczące w r. 1937 przeszło 100 tys. mieszkańców, podczas gdy jeszcze w r. 1921 ludność jej wynosiła 1.300 osób. Ten nowoczesny cud był możliwy dzięki miliardowym inwestycjom trzydziestomilionowego państwa, dzięki dalekosiężnej polityce gospodarczej rządu, na czele którego stali świadomi celów i dróg mężowie stanu i po-

litycy gospodarczy. Niejednokrotnie zresztą powoływano się w publicystyce polskiej na analogie w rozwoju Tel-Awiwu i Gdyni. Otóż port gdyński wykazuje w pierwszych latach przeładunek bardzo nikły, nieuzewnętrzniony zresztą w statystykach. Statystyki podają dopiero odnośne cyfry poczynając od r. 1928, tj. od chwili gdy port gdyński był już stosunkowo bardzo rozbudowany. I tak w r. 1928 wyładowano 193 tys. ton, 1929 — 330 tys. ton itd.; załadowano zaś w tych latach 1.765 tys. ton, względnie 2.500 tys. ton. Dopiero w następnych latach Gdynia prześcignęła Gdańsk przy wybitnym, zrozumiałym zresztą, poparciu ze strony Państwa. I te cyfry również napełniają nas otuchą, wskazując, co może wytrwała i nieugięta wola zdziałać również w dziedzinie ściśle gospodarczej.

Mnogie okręty o rozlicznych banderach państwowych przewinęły się do tej pory przez Tel-Awiw. Już w pierwszych 12 miesiącach jego istnienia liczba tych okrętów sięgała 250 z 20 krajów czterech części świata. W r. 1928 weszło do Gdyni 1.100 statków, przy czym należy pamiętać, że były to zarówno statki pasażerskie, jak i towarowe. W r. 1936 liczba statków, które weszły do Gdyni wynosiła okrągło pięć tysięcy.

Palestyna, która ma otwarte okno na świat, zyskała w Tel-Awiwie nie tylko jeden z portów ale port, który stanowić będzie oko w głowie Iszuwu a zarazem potężny instrument naszej samodzielnej i suwerennej polityki państwowej w niedalekiej przyszłości.

Bez względu na wszelakie perypetie, jakim ulegać będą losy polityki palestyńskiej w najbliższym czasie, port tel-awiwski jest faktem dokonanym. Iści się w naszych oczach cud wyśniony przez ojca Tel-Awiwu, Meira Dizengoffa. Tel-Awiw staje się portem i rozbudowany zajmie nad morzem Śródziemnym to miejsce, które kiedyś zajmowała Cezarea, jego poprzedniczka. Od współczesnego pokolenia zależy, czy szansa, którą nam daje tak nieskrępowany dostęp do morza, zostanie w całej pełni wykorzystana.

PIERWSZY ROK PORTU W TEL-AWIWIE

(mg) Port Tel-Awiw, którego rozbudowa rozpoczęta została 19 maja 1936 r., tj. bezpośrednio po zamknięciu portu jaffskiego, wskutek strajku arabskiego, obejmuje obecnie 80.000 m² obszaru, pokrytego betonem, z czego 18.000 m² zajmują baseny, resztę obszaru zaś stanowią składy i spichrze dla magazynowania towarów.

Molo.

W płn. części obszaru portu Tel-Awiw wybudowane zostało molo dla wyładowania towarów z okrętów, zawijających do portu tel-awiwskiego.

Molo to zbudowane zostało z konstrukcji żelaznej oraz rusztowań drzewnych. Molo to o szerokości 6 m sięga w głąb morza na 210 m. Na nim zainstalowane zostały 2 dźwigi do przenoszenia towarów z barek, na które jest ładowany towar z okrętu. Dla przewożenia towarów z brzegu do składów celnych służą 3 linie kolejki i około 100 wagoników kursujących na tych liniach. Wzdłuż mola z obu stron widnieje szereg latarń elektrycznych, a w głębi morza w końcu mola ustawiony został reflektor o silnym świetle dla pracy w nocy. Budowa mola trwała od 20 maja 1936 r. do początków września 1936 r.

Basen.

W płd. części mola zbudowany został basen dla umożliwienia zawijaniu barek. Długość basenu wynosi 80 m, szerokość — 35 m, a głębokość zaś 2 m (wg planu przewidziane jest rozszerzenie basenu na 155 × 70 m). Basen ten został zbudowany przez usunięcie skał morskich, i wzniesiony został naokoło niego wał ochronny z żelbetonu. Z usuniętych skał morskich zbudowano w płn. części basenu prowizoryczne schody. Basen służy jako przystań dla żaglowców i motorówek. W sezonach owoców cytrusowych 1936/37 i bieżącym port ten służy dla załadowania owoców cytrusowych za granicę. Po ukończeniu sezonu cytrusowego port ten służy do załadowania innych produktów, jak również do wyładowania towarów przywozowych z zagranicy. W porcie zbudowany został śpichrz o powierzchni 2.100 m^2. Śpichrz ten służy w sezonie owoców cytrusowych do magazynowania owoców przeznaczonych na eksport, jako urząd kontroli owoców ustanowiony z ramienia rządu palestyńskiego.

Budowa basenu trwała od października 1936 r. do stycznia 1937 r. Molo i basen zostały wybudowane zgodnie z planem opracowanym przez inż. miejskiego J. Szyffmana. Przy budowie mola i basenu współpracowali inż. Armstrong z Aleksandrii i p. Booktown, dyrektor firmy Rindel, Freemon i Treatown w Londynie, doradca rządu palestyńskiego przy pracach portowych.

Barki.

W porcie znajduje się 35 barek o pojemności pow. 700 ton. W doku znajdującym się na obszarze portu buduje się barki o pojemności 30 ton w ciągu okresu 3—4 tygodni. W basenie, po rozszerzeniu go, zgodnie z przewidzianym planem, pomieści się 80 barek.

Wyładowanie i załadowanie.

Rozwój portu tel-awiwskiego najlepiej zilustruje fakt, że podczas gdy pierwszego dnia uruchomienia portu tj. 19 maja 1936 r. wyładunek wynosił zaledwie 20 ton, to już pierwszego marca 1937 zdolność wyładowcza wzrosła do 1.239 ton.

W ubiegłym sezonie cytrusowym przez port tel-awiwski wysłano około 400 tys. skrzyń owoców. W związku z całkowitym ukończeniem budowy basenu w sezonie cytrusowym 1937/38 spodziewana jest wysyłka przez port tel-awiwski 2—2½ mil. skrzyń cytrusów, nie licząc dużych możliwości wyładunku w ciągu całego roku.

Okręty.

W ciągu pierwszego roku istnienia zawinęło do portu w Tel-Awiwie 249 okrętów pod banderą 26 państw o ogólnym tonażu 246.216 tys. ton. W ciągu pierwszych 208 dni roboczych wyładowano i załadowano 68.197 tys. ton towarów.

Przewóz.

Około 35 autobusów ciężarowych przewoziło w ciągu roku towary wyładowane w porcie tel-awiwskim z portu do miasta i z powrotem. Auta te zrobiły około 12.000 kursów.

Wartość towaru i cło.

Przez port tel-awiwski wwieziono w ciągu roku towary o wartości ogólnej ca ŁP. 650.000. Urząd Celny pobrał z tytułu opłat celnych sumę ŁP. 10.000.

Prace.

W okresie różnych robót pracowało przy pracach portowych przeciętnie 400 robotników dziennie. Liczba dni roboczych osiągnęła 30.000 (z których 24.000 dni roboczych przypada na prace wykwalifikowane i 6.000 dni na roboty czarne). W ciągu roku wydarzyły się 24 wypadki, z których 1 śmiertelny.

Przy pracach portowych i w żegludze pracuje obecnie 350 osób wobec 20 w roku ubiegłym. Liczba dni roboczych w pierwszym roku istnienia portu tel-awiwskiego wynosiła 48.000.

Urząd celny i składy towarowe.

Pewien odcinek portu przeznaczony jest na urząd celny i składy do magazynowania towarów. Budynek, który został w tym celu wzniesiony, i 1 z pawilonów Targów Lewantyńskich, służą jako biura dla państwowych urzędników celnych.

Urzędnicy celni i policjanci są Żydami, większość z nich pracowała poprzednio w porcie jafskim. Niektóre wielkie pawilony na obszarze Targów Lewantyńskich służą jako składy dla przechowywania towarów, które mają być załadowane, ew. zostały wyładowane w porcie tel-awiwskim.

Własność gruntów na obszarze portu tel-awiwskiego.

Obszar, na którym znajdują się urządzenia portowe, są własnością publiczną. Niektóre działki gruntu, poza obszarem Targów Lewantyńskich, stanowią własność miasta. Obszar, na którym wzniesione są budynki Targów Lewantyńskich, i z których kilka służy jako biura i składy, należą do Towarzystwa Rozwoju M. Tel-Awiwu. Założycielem i prezesem tego Towarzystwa był do ostatniego dnia swego życia b. p. burmistrz Meir Dizengoff. Obecnie prezesem tego Towarzystwa jest burmistrz miasta Tel-Awiwu p. J. Rokach.

Ruch okrętów i ładunków w porcie Tel-Awiwskim
w okresie 19 maja 1936 — 19 maja 1937.

Miesiące	Ilość dni roboczyah	Liczba okrętów zawijających	Tonaż okrętów w ton. rej.	Wyład. w tonach	Załadunek w tonach	Razem w tonach
1936						
Maj (od 19-go)	8	2	2153	497	5	502
Czerwiec	10	4	2132	1191	52	1243
Lipiec	23	16	10778	4093	140	4233
Sierpień	17	20	3457	2535	159	2694
Wrzesień	23	18	10721	4155	218	4373
Październik	22	18	25214	6508	215	6723
Listopad	17	21	27998	6103	299	6402
Grudzień	13	17	8918	3395	770	4165
1937						
Styczeń	11	22	15453	3673	2450	6123
Luty	17	32	46434	4863	2917	7780
Marzec	21	30	371[illegible]0	6777	5705	12482
Kwiecień	19	34	35927	6405	2092	8497
Maj (do 19-go)	7	15	19881	2828	152	2980
Ogółem	208	249	246216	53023	15174	68197

Bandery okrętów i ich tonaż zawijających do portu Tel-Awiwskiego
w okresie 19 maja 1936 — 19 maja 1937.

Bandera	Ilość okrętów	Tonaż
Palestyna	54	23.509
Stany Zjedn.	8	45.072
Bułgaria	2	3.040
Belgia	10	17.483
W. Brytania	9	12.662

Niemcy	12	18.677
Dania	13	26.025
Holandia	8	16.112
Węgry	1	553
Jugosławia	6	6.746
Grecja	22	9.321
Egipt	25	10.039
Norwegia	21	19.311
Syria	3	80
Polska	3	2.910
Finlandia	1	1.061
Francja	3	5.542
Cypr	28	5.301
Rosja	1	1.061
Szwecja	19	21.711

Przeciętna wysokość wyładunku i załadunku w tonach, przypadających na dzień roboczy w poszczególnych miesiącach od maja 1936 r. do kwietnia 1937 r. w porcie tel-awiwskim.

Miesiące	Przeciętnie ton w tonach
1936	
Maj (od 19-go)	63
Czerwiec	113
Lipiec	202
Sierpień	158
Wrzesień	190
Październik	306
Listopad	377
Grudzień	347
1937	
Styczeń	557
Luty	458
Marzec	447

Towary importowane i eksportowane przez port tel-awiwski w okresie 19 maj 1936 — 19 maj 1937 r.

Import	
Mąka	10.477 ton
Cukier	4.925 „
Wszelkie art. spożywcze	8.631 „
Zboża	5.934 „
Węgiel	2.804 „

Cement	8.537	„
Nawozy	2.007	„
Drzewo do skrzyń cytrusowych	4.156	„
Żelazo	3.018	„
Różne	2.534	„
Ogółem	53.023	ton

Eksport

Owoce cytrusowe	12.822	ton
Różne:		
Przetwory owocowe		
Skóry		
Wina		
Żelazstwo		
Naczynia i puste worki	2.352	„
Ogółem	15.174	ton

J. KLEPFISZ

PRODUKCJA POMARAŃCZ w PALESTYNIE*)

(D. c.)

B. WARUNKI ZBYTU.

5. *Zagadnienie zdobycia rynków zbytu.* Zagadnienie zdobycia rynków zbytu stało się bardziej aktualnym wraz ze wzrostem światowej produkcji pomarańcz. Dla Palestyny rozwiązanie tego zagadnienia jest tym ważniejsze ze względu na odmienne warunki polityczne, w których się znajduje. Podczas gdy inni producenci zdobywają sobie rynki zbytu drogą układów i umów handlowych z poszczególnymi państwami, Palestyna jest pozbawiona tej broni, ponieważ nie może stosować żadnych sankcyj względem tych państw, które nie chcą importować jej produktów.

Ten stan rzeczy wymaga całego szeregu zmian polityki celnej rządu palestyńskiego. Wszystkie dotychczasowe próby skłonienia rządu do reform w tej dziedzinie spełzły na niczym.

W końcu roku 1936 przedstawiciele plantatorów Żydów złożyli angielskiej Komisji Królewskiej, która przybyła do Palestyny celem zbada-

*) Początek artykułu w nr 11—12/37 mies. „Palestyna i Bliski Wschód".

nia całokształtu kwestii palestyńskiej oraz żądań żydowskich i arabskich, memoriał, w którym proponują kilka rozwiązań zagadnienia celnego. Memoriał domaga się, aby rząd ogłosił nowy komentarz do systemu „otwartych drzwi“, opartego na par. 18 przepisów mandatowych. Plantatorzy palestyńscy uważają, że celem tego systemu jest ograniczenie przywilejów władzy mandatowej, ale chyba autorzy jego nie mieli zamiaru rzucać „kłód pod nogi“ budującemu się krajowi i pozbawić go autonomii handlowej bezwarunkowo koniecznej dla regulowania swych stosunków handlowych z innymi państwami.

Wiele krajów importuje do Palestyny swoje wyroby na większe sumy, ale nic lub prawie nic nie nabywa w Palestynie. Przyszłość pomarańcz w Palestynie zależy w pierwszym rzędzie od tego, czy można będzie zmusić te właśnie państwa do importowania produktów palestyńskich.

Plantatorzy pomarańcz proponują więc co następuje:

1) Podzielić taryfę celną na taryfę maksymalną i minimalną. Taryfę minimalną stosować w stosunku do państw importujących pewną określoną ilość towarów z Palestyny, taryfę zaś maksymalną — w stosunku do państw nabywających produkty palestyńskie w mniejszej ilości, niż im to wyznaczono, opierając się na ich eksporcie do Palestyny. Na początku należy wyznaczyć ekwiwalent w stosunku 1:2 na korzyść importu. Stosunek ten powinien jednak być zmienny i wyznaczany przez rząd palestyński pod opieką Ligi Narodów.

2) Gdyby pierwszy projekt nie uzyskał uznania Komisji, memoriał proponuje stosowanie mniej pożądanego systemu kontyngentów, wprowadzonego obecnie w wielu państwach.

Powyższe wnioski tyczą się wszystkich państw poza Anglią.

W stosunku do władzy mandatowej plantatorzy wysuwają zupełnie inne żądania.

Konferencja okrągłego stołu wszystkich sześciu dominiów angielskich wraz z Anglią, która się odbyła w roku 1932 w Ottawie, uchwaliła cło 10% wartości (ad valorem) pomarańcz sprowadzanych do Anglii od 1 grudnia do 31 marca i 3/6 szylingów od kwintala za pomarańcze sprowadzane w pozostałych miesiącach. Przy tym ustanowiono tzw. „Imperial Preference“ (pierwszeństwo imperium), na podstawie którego zwolniono wszystkie państwa w skład imperium brytyjskiego wchodzące za wyjątkiem Palestyny od tych ceł. Ponieważ dunam daje rocznie ca 80 skrzyń na eksport, cło od jednego dunama plantacji na rzecz Anglii wynosi przeciętnie ŁP. 3,660. Od roku 1932, kiedy to wprowadzono te cła, wpłynął już do skarbu państwa angielskiego 1 mil. ŁP. tytułem ceł importowych od pamarańcz palestyńskich. Według postanowień konferencji ottawskiej rząd angielski ma prawo włączyć tereny mandatowe w „Imperial Preference“. Tego właśnie domagają się eksporterzy palestyńscy.

Gdyby jednak to napotykało na trudności, eksporterzy proszą o przedłużenie okresu, kiedy cło wynosi tylko 10% ad valorem, o 1 miesiąc.

Wreszcie eksporterzy proponują, aby skarb państwa angielskiego zwracał plantatorom, ewentualnie skarbowi rządu palestyńskiego, co roku sumę cła, wniesionego w ubiegłym sezonie jako zwrot lub też jako subwencję na rzecz produkcji pomarańcz w Palestynie.

Komisja Królewska zgodziła się w zasadzie z wywodami plantatorów i poleciła rządowi podjęcie starań o uchylenie lub zmianę systemu celnego w Palestynie. Dotąd jednak, tzn. do października 1937 r., żadnych zmian nie wprowadzono.

6. *Warunki komunikacyjne.* Jedną z najgorszych plag eksportu pomarańcz jest psucie się owoców w czasie przewozu. Ponieważ zbyt odbywa się przeważnie w portach krajów importujących, nieraz ceny uzyskane za częściowo nawet zgniłe owoce nie pokrywają kosztów przewozu.

Jedyną radą na to jest udoskonalenie środków przewozowych. Jak stwierdzono, najlepiej nadają się do przewozu do portów samochody, ale sieć drogowa w Palestynie nie jest wcale przystosowana do wymagań eksportu pomarańcz. Nawet ruch kolejowy nie nadąża za wzrostem eksportu. Brak nowych linii kolejowych, wagonów i magazynów pociąga za sobą stosunkowo znaczne straty.

Dużo zostawia też do życzenia komunikacja okrętowa, ale na chwałę towarzystw okrętowych należy przyznać, że wprowadzają z roku na rok nowe ulepszenia.

Ideałem okrętu do przewozu pomarańcz jest okręt zaopatrzony w odpowiednie urządzenia, jak aparaty chłodnicze itp., oraz zużywający minimum czasu na drogę.

W sprawie warunków komunikacyjnych w kraju plantatorzy palesytńscy wysuwają w pierwszej części powyżej wspomnianego memoriału następujące żądania:

1) Dyrekcja kolei powinna nabywać co roku pewną ilość lokomotyw i wagonów, budować dodatkowe linie między stacjami, aby umożliwić większy ruch kolejowy, oraz ulepszyć warunki ładowania.

2) Ukończyć główną szosę między Tel-Awiwem a Haifą. Rozszerzyć sieć dróg od plantacji do poszczególnych osiedli i od osiedli do stacji kolejowych oraz do głównych szos prowadzących do portu.

3) Wybudować głęboki port w Tel-Awiwie oraz rozszerzyć i ukończyć port haifski. Pojemność magazynów i miejsc do ładowania w portach wynosi 13 milion. skrzyń, co jest wystarczające do sezonu 1938/39. Przewiduje się jednak konieczność podwojenia obszarów na powyższe cele przeznaczonych do roku 1942. Osiągnięcie zabezpieczonego eksportu będzie możliwe jedynie w specjalnym porcie. Jako pierwszy krok w tym kierunku należy uważać budowę portu w Tel-Awiwie.

4) Strata z powodu gnicia podczas eksportu wynosi przeciętnie 5%. Należy przystąpić do zasadniczych i systematycznych badań czynników przyczyniających się do gnicia.

7. *Organizacja zbytu.* Obecnie zagadnienie organizacji zbytu jest o wiele ważniejsze ze względu na stale wzrastającą produkcję i o wiele więcej skomplikowane ze względu na politykę celną i dewizową większości państw.

Zagranicą ma się bardzo wysokie mniemanie o organizacji zbytu pomarańcz w Palestynie. Nieraz można się z taką opinią spotykać również w prasie. Tak np. cytuje dyrektor Centrali Owoców Cytrusowych w Palestynie inż. Tolkovsky w swoim sprawozdaniu z sezonu 1934/35 na walnym zebraniu członków C. O. C. opinię poważnego dziennika madryckiego „El Sol" z dnia 29.III.1935 r., który w artykule o przyszłości pomarańcz w Hiszpanii podaje między innymi:

> „Dzięki pedantycznemu doborowi drzewek do sadzenia i dzięki swej doskonałej organizacji handlowej Palestyna usuwa pomarańczę hiszpańską z rynku angielskiego".

Do tego sprawozdania p. inż. Tolkovsky dodaje:

> „Rzeczywiście przyjemnie nam słyszeć o „doskonałej organizacji handlowej" producentów palestyńskich. Niestety nie widzę tego. Zasadniczymi warunkami dobrej organizacji handlowej są zjednoczenie, kooperacja, koordynacja, solidarność oraz wspólne cele i systemy. A gdzież to jest? Nasi eksporterzy, bądź członkowie C. O. C., bądź też niečłonkowie, prowadzą ciągle jałowe dyskusje; sprawy tyczące się całokształtu produkcji bywają często odkładane ze względu na sprawy prywatne któregoś eksportera lub stowarzyszenia eksportowego; starania o zniesienie ograniczeń w handlu zagranicznym zostają niekiedy unicestwione przez eksportera sądzącego, że jego konkurenci mogą z tych ulg osiągnąć korzyść.
>
> Podczas gdy na ogół spółdzielnie są gotowe poświęcać wiele dla zabezpieczenia przyszłości całej produkcji, prywatni eksporterzy nie są tacy ofiarni. Zresztą nie można tego nawet od nich wymagać. Dlatego też wierzę osobiście, że podstawowym warunkiem udoskonalenia produkcji jest zjednoczenie wszystkich spółdzielni w jedną centralną organizację spółdzielczą dla celów zbytu..."
>
> („Hadar", maj 1935 r.)

Byłoby jednak przesadą z naszej strony, gdybyśmy wyciągnęli stąd wniosek, że organizacja zbytu pomarańcz w Palestynie jest zupełnie wadliwie postawiona. Importerzy zagraniczni pomarańcz jaffskich stwierdzają wyraźnie, że organizacja handlowa plantatorów palestyńskich udoskonala się z roku na rok. Nowoczesne metody zbytu usuwają powoli ale stale dawne, prymitywne środki zbytu.

Na czele zagadnień organizacji zbytu wysuwa się zagadnienie ograniczeń importowych do różnych krajów i silnej konkurencji na rynku światowym. Ponieważ rząd palestyński dotąd nie podejmuje żadnych prób rozwiązania całego kompleksu zagadnień związanych z organizacją zbytu, producentom nie pozostaje nic innego jak tylko własnymi siłami starać się u różnych państw o ulgi celne, kontyngenty itp. Temu zaś pojedynczy plantator, ani eksporter nie podoła. Tylko organizacja może się podjąć takich starań, a możliwości jej będą tym większe, im więcej członków będzie w niej zrzeszonych.

Pierwotnym celem jednak spółdzielni plantatorów było przede wszystkim, a może i wyłącznie, osiągnięcie wyższych cen. Eksporter prywatny gdy nie płaci i nie może płacić takich sum, jakie plantator może osiągnąć przy pomocy spółdzielni. Eksporter nie dba ani o standaryzację owoców, ani o reklamę. Chodzi mu głównie o sprzedanie danego transportu. Na tym kończy się jego rola. Inaczej spółdzielnia. Spółdzielnia ma charakter ogólny i dba nie tylko o eksport w danym sezonie, ale o całokształt zagadnień zbytu.

Na pierwszy plan działalności spółdzielni wysuwa się zagadnienie standardu. Następnie spółdzielnie interesują się zagadnieniem eksportu na lądzie i na morzu, szybkości i sprawności przesyłki. Żądania spółdzielni w stosunku do rządu podane zostały już poprzednio. Spółdzielnie zawierają też układy z towarzystwami okrętowymi w sprawie ceny i warunków przewozu morskiego. Poza tym spółdzielnie dbają też o cały szereg innych spraw mniejszej wagi.

Największa spółdzielnia „Pardess" eksportowała w r. 1933 powyżej 1 mil. skrzyń pomarańcz, co stanowiło około 30% całego eksportu pomarańcz z Palestyny w tym roku. Drugie miejsce zajmuje spółdzielnia „Jaffa Orange Syndicate", która jest właściwie związkiem dwóch spółdzielni „Adir" i „Apaj". Syndykat wysłał w r. 1933 pół mil. skrzyń, czyli 12% całego eksportu pomarańcz palestyńskich. Te spółdzielnie wysyłają też owoce wysokiej jakości, a na wystawie owoców w Londynie w roku 1934 marki te otrzymały pierwsze 3 nagrody.

Poza tym istnieje cały szereg mniejszych spółdzielni jak „Hachaklai" i „Bustan" w kolonii Petach-Tikwa.

Petach Tikwa zajmuje w Palestynie pierwsze miejsce pod względem stanu posiadania plantacji pomarańczowych wynoszącego blisko 20 tys. dunamów (blisko 7% całego obszaru plantacji pomarańcz w Palestynie) i liczy powyżej 15 tys. mieszkańców. Jest to najstarsza kolonia żydowska w Palestynie i istnieje już blisko 60 lat. Niedawno temu Petach-Tikwa stała się na podstawie rozporządzenia rządu palestyńskiego miastem. Jest to po Tel-Awiwie drugie miasto wyłącznie żydowskie w Palestynie. Do niedawna istniała tu jedna tylko spółdzielnia „Hachaklai", do której na-

leżeli prawie wszyscy plantatorzy. W roku 1933 grupa plantatorów na skutek różnic ideologicznych wystąpiła ze starej spółdzielni i założyła osobną spółdzielnię „Bustan“. Podstawowe zasady nowej spółdzielni są następujące:

1) Każdy członek spółdzielni zobowiązuje się całą swą produkcję sprzedawać wyłącznie za pośrednictwem spółdzielni.

Zasada ta ma na celu niedopuszczenie do częściowej sprzedaży owoców „na drzewie“, praktykowanej przez członków innych spółdzielni i osłabiającej oczywiście siłę spółdzielni.

2) Sortowanie i pakowanie owoców musi się odbywać mechanicznie w sortowni spółdzielni.

Wszystkie istniejące spółdzielnie w Palestynie są żydowskie. Arabowie nie mają ani jednej spółdzielni i nie przystępują też jako członkowie do istniejących spółdzielni żydowskich.

Tablica Nr. 7.

Procentowy udział spółdzielni i prywatnych eksporterów w wywozie pomarańczy z Palestyny.

Eksporterzy	*% całego eksp. pom.*
Większe spółdzielnie	30
Mniejsze spółdzielnie	20
Prywatni eksporterzy	50

Tablica Nr. 8 przedstawia to samo nieco szczegółowiej.

Tablica Nr. 8.

Eksporterzy	*% całego eksp. pom.*
Większe spółdzielnie zorg. w C. O. C.	30
Mniejsze spółdzielnie zorg. w C. O. C.	10
Prywatni eksporterzy zorganizowani w C. O. C.	20
Mniejsze spółdzielnie niezorganizowane w C. O. C.	10
Prywatni eksporterzy niezorganizowani w C. O. C.	30

Podane cyfry są tylko orientacyjne i opracowane zostały na podstawie różnych danych.

W roku 1929 kilka spółdzielni założyło Centralę Owoców Cytrusowych z siedzibą w Tel-Awiwie. Obecnie C. O. C. liczy blisko 30 człon-

ków (spółdzielni i eskporterów prywatnych) wyłącznie Żydów. Arabscy eksporterzy nie należą do C. O. C., chociaż byliby tam bardzo chętnie widziani. W roku 1935 członkowie C. O. C. skupiali w swym ręku ca 60% całego eksportu pomarańcz. 80% całego eksportu C. O. C. szło przez spółdzielnie, a reszta przez eksporterów prywatnych. Spółdzielnie należące do C. O. C. posiadały w roku 1935 40 tys. dunamów plantacji o produkcji 2,5 mil. skrzyń, co wzrośnie do 6 mil., gdy wszystkie plantacje będące w ich posiadaniu zaczną dawać owoce.

C. O. C. została założona początkowo w celu zapobiegania bojkotowi żydowskiego eksportu przez arabskich robotników portowych po rozruchach w roku 1929. Stąd nowe stowarzyszenie zrazu zajmowało się głównie zagadnieniem transportu. Dzięki jego staraniom osiągnięto obniżkę cen przewozu morskiego i udostępnienie portu haifskiego dla eksportu pomarańcz. Dotąd bowiem eksport ten szedł jedynie przez Jaffę. Z czasem ukazały się na porządku dziennym inne sprawy, a między innymi zagadnienie zdobycia nowych rynków. Na tym polu C. O. C. rzeczywiście dużo zdziałała. Co roku wysyła się delegacje do różnych państw celem osiągnięcia kontyngentów, obniżki cła itp. Dzięki staraniom C. O. C. Kanada zniosła zupełnie cło na pomarańcze palestyńskie. Różne państwa, a między innymi Polska, wyznaczają co roku kontyngenty dla importu pomarańcz palestyńskich dzięki staraniom tego stowarzyszenia.

Próby rozszerzenia działalności C. O. C. nie udały się jednak. Nie udała się próba koordynacji eksportu, która miała polegać na tym, żeby każdy z członków C. O. C. miał wyznaczone terminy wysyłania swoich transportów. W ten sposób unikano by zalewu jednego rynku owocami, podczas gdy na innym rynku brak ich zupełnie.

Również projekt wspólnego zakupu materiałów do pakowania został zarzucony.

Tym nie mniej rola C. O. C. w organizacji zbytu jest bardzo ważna.

Drugą poważną instytucją jest Wydział dla Spraw Plantacji Cytrusowych przy Zjednoczeniu Rolników. Właśnie dzięki jego staraniom wprowadzono rządową kontrolę owoców przy wysyłce i podatek reklamowy, który wynosi obecnie 3 milsy od skrzyni (0,003 ŁP). Podatek ten wprowadzono w roku 1931 i sumy osiągnięte z tego idą na cele reklamowe głównie w Anglii. Kompanię reklamową prowadzi jedna z największych agencji reklamowych w Londynie za pomocą następujących środków: afiszów i tablic o krótkich hasłach, dekoracji wystawowych, szyldów na autobusach, reklam prasowych (ogłoszeń, artykułów medycznych i kulinarnych), wozów reklamowych odpowiednio udekorowanych, ogłoszeń świetlnych w teatrach i kinach itp. Koszty reklamy w latach 1934, 1935, 1936 podajemy poniżej:

Tablica Nr 9.

Kraj	1933/34	1934/35	1935/36 projekt.
Anglia	ŁP 6.000	ŁP 18.000	ŁP 15.000
Kontynent europ.	ŁP 700	ŁP 1.892	ŁP 9.000
Palestyna	—	ŁP 248	ŁP 500
Razem	ŁP 6.700	ŁP 20.140	ŁP 24.500

Z krajów kontynentu europejskiego najwięcej miało być wydane na reklamę w roku 1936 w Polsce, bo ŁP. 1.750. Na następnym miejscu stoją Holandia i Francja z ŁP 1.000 każda.

Organizacja zbytu pomarańcz w Palestynie nie jest bez zarzutu. Konkretne jej braki są następujące:

1) Nie wszyscy plantatorzy są zorganizowani w spółdzielniach, odsetek niezorganizowanych plantatorów Żydów jest nikły, Arabowie wcale nie są zorganizowani.

2) Nawet członkowie spółdzielni sprzedają część plonów „na drzewie", ponieważ zależy im na szybszym spieniężeniu zbiorów.

3) Niektóre spółdzielnie są tak małe i niedoświadczone, że nie mogą być dobrze zorganizowane.

4) System wewnętrzny spółdzielni. Spółdzielnie mianowicie nie sprzedają produktów swych członków na własny rachunek, lecz plon każdego plantatora osobno. Każdy członek spółdzielni otrzymuje oryginalną równowartość pieniężną swego transportu zależnie od tego, w jakim stanie jego owoce nadeszły do portu zagranicznego. Jeżeli przypadkiem położono jego skrzynki na okręcie przy kotle lub jeżeli jego owoce zmokły i zabrudziły się w czasie burzy, ewentualnie przy innych szkodach, on sam ponosi stratę, podczas gdy jego towarzysze otrzymują dobre ceny za swoje owoce. Członkowie spółdzielni nie mogli się zgodzić na wspólną sprzedaż, która jest podstawą każdej spółdzielni, ponieważ owoce należy segregować na 3 kategorie. Sortowanie zaś odbywało się bez kontroli władz spółdzielni. Stąd niemożliwość wprowadzenia wspólnej sprzedaży. Obecnie jednak wiele spółdzielni kontroluje i sortuje owoce każdego członka. Jeżeliby więc prowadzić ściślejszą kontrolę nie tylko przy zbiorze, lecz i przy pielęgnacji, można byłoby zamienić dotychczasowy system na system wspólnej sprzedaży.

Zaletą tego systemu będzie również uniemożliwienie pokrzywdzenia niektórych członków przy sprzedaży na zamówienie. Nie wszystkie owoce sprzedaje się bowiem z góry. Większą część sprzedaje się dopiero w portach europejskich drogą publicznej sprzedaży (tak jest również w Gdyni).

Ceny między pierwszym a drugim sposobem zbytu różnią się nieraz znacznie na korzyść pierwszego. Stąd wynikają częste konflikty między członkami spółdzielni. Oczywiście przy systemie wspólnej sprzedaży nie byłoby na to miejsca. Należy się spodziewać, że spółdzielczość zrobi na tym polu postępy i ostatecznie cała produkcja pomarańcz skupi się w ręku doskonale zorganizowanych spółdzielni.

C. Produkcja uboczna.

8. Przetwory. W ostatnich latach wraz ze wzrostem produkcji i surową kontrolą eksportowanych owoców powstało zagadnienie, co robić z owocami niezakwalifikowanymi na eksport z różnych względów.

Część tych owoców sprzedawano w samym kraju i w sąsiednich państwach, z których głównym odbiorcą był Egipt. Koszty przewozu były niskie ze względu na bliskość i dlatego to było opłacalne. Z czasem jednak Egipt wprowadził cło, a ilość niezakwalifikowanych do eksportu pomarańcz wzrastała.

To dało asumpt do powstania fabryk przetworów pomarańczowych. Jedna z takich fabryk została założona w roku 1934 przez spółdzielnię pomarańcz w Rechowoth, druga była prywatna. Wyrabiały one soki na eksport i dla konsumcji krajowej (pomarańcze nadają się też do przerobu na konfitury i marmelady).

Ostatnio stwierdzono również, że skórki pomarańcz są dobrym pokarmem dla bydła i suszone zawierają około 85% suchej masy, z tego zaś powyżej 70% węglowodanów.

W Ameryce były też próby wyrobu win i likierów z pomarańcz.

9. Produkcja pomocnicza.

1) W pierwszym rzędzie zaliczamy tu maszyny i narzędzia do uprawy i pielęgnacji plantacji, nawozy sztuczne i naturalne. To wszystko prócz nawozów naturalnych sprowadza się z zagranicy, głównie ze Stanów Zjednoczonych.

2) Skrzynie i papier do pakowania, pieczątki, drukarnia, gwoździe, butelki, słoiki, blaszki itp. Te materiały produkuje się i przerabia częściowo w kraju.

3) Środki komunikacyjne.

4) Towarzystwa ubezpieczeniowe.

W produkcji ubocznej pomarańcz w Palestynie zatrudnionych jest obecnie kilku tysięcy robotników.

D. Spożycie.

10. Kwestia spożycia wiąże się ściśle z polityką gospodarczą wielu

państw. Są rynki niewykorzystane dla konsumcji pomarańcz, jak Rosja Sowiecka, lub częściowo tylko wykorzystane, jak Polska, a jednak import do tych krajów nie wzrasta na skutek ograniczeń przywozowych.

Spożycie pomarańcz palestyńskich w różnych krajach w przeważającej ilości wypadków nie przedstawia — ze względów powyżej przytoczonych — stanu nasycenia na danym rynku, jaki nastąpiłby w warunkach wolnej wymiany.

Główny odbiorca pomarańcz palestyńskich, Anglia, sprowadziła pomarańcz z Palestyny w latach 1932 i 1933 17,5% i 17% całego importu owoców, w roku 1934 — 25%.

Po wojnie procent eksportu pomarańcz do Anglii w stosunku do ogólnego eksportu pomarańcz wynosił najwięcej w roku 1926/27 (94%), najmniej zaś w roku 1933/34 (63%).

Szczegółowiej przedstawiają to tabl. Nr 10 i 11.

Tablica Nr 10.

Eksport pomarańcz w tysiącach skrzyń

Rok	Ilość
1885	106
1895	300
1905	456
1910	854
1912/13	1609
1913/14	1557
1918/19	307
1919/20	647
1921/22	1239
1923/24	1884
1925/26	1888
1926/27	2025
1929/30	2696
1931/32	3764
1932/33	4506
1933/34	5480
1934/35	7284
1935/36	5876
1936/37	10200

Tablica Nr. 11

Eksport pomarańcz palestyńskich do różnych krajów w tys. skrzyń.

Kraj	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
Anglia	2562	3263	3489	5244	3945
Belgia	—	24	43	128	78
Dania	72	23	91	62	82
Francja	21	—	42	173	116
Niemcy	655	749	1108	507	218
Holandia	50	92	153	356	336
Norwegia	24	33	58	114	104
Polska	—	—	41	161	308
Rumunia	102	76	108	160	138
Szwecja	39	41	51	106	172
Kanada	—	50	40	34	22
Finlandia	—	—	20	41	45
Czechosłowacja	—	—	—	49	80

(D. c. n.)

MIÓD — ARTYKUŁ EKSPORTOWY PALESTYNY

(m.) Ilość uli w Palestynie wynosi obecnie 25.000 z roczną produkcją 500 ton, tj. przeciętnie 20 kg z ula. 300.000 dunamów plantacyj cytrusowych wystarczyłoby na pokarm dla przynajmniej czterokrotnej ilości pszczół, w przyszłości zaś inne jeszcze drzewa owocowe i rośliny będą mogły służyć jako pokarm dla pszczół.

Na podstawie danych sprawozdania Departamentu Rolnego za r. 1936, które bierze pod uwagę obszary pagórkowate z dziką roślinnością, Palestyna mogłaby otrzymać kilkaset tysięcy pszczół z produkcją roczną 3.000 ton miodu, z czego blisko 50% byłoby miodem cytrusowym. Ogólna wartość tej produkcji obliczana jest na ŁP. 150.000.

Oczywistym jest, że rynek wewnętrzny nie mógłby wchłonąć całej ilości miodu, i musiałby być podjęty eksport do innych krajów. Wysoki gatunek miodu palestyńskiego i jego własności przechowawcze wpływają na to, że nadaje się on do eksportu, który jednakowoż był dotychczas bardzo nieregularny. W r. 1934 i 1935 import miodu do Palestyny był nawet 3—4 razy większy niż jego eksport z Palestyny, co wykazuje poniższa tabela:

Rok	Eksport kg	Import kg
1932	20.153	2.233
1933	13.082	2.615
1934	4.880	22.241
1935	3.773	13.549
1936	12.737	8.569
1937 (10 mies.)	8.543	10.181

Tak niskie stosunkowo ceny, otrzymywane obecnie za granicą za palestyński miód, mogłyby ulec zniżce, niezależnie od jego gatunku, gdyby wprowadzono jednolitość gatunku i opakowania dla stworzenia „marki palestyńskiej". To zostało uczynione przy miodzie z Nowej Zelandii (zbieranego z kwiecia eukalyptusowego), w gatunku gorszym niż miód cytrusowy, za który eksporterzy Nowej Zelandii uzyskują Ł. 50.— za tonę. Eksporterzy ci korzystają z ceł preferencyjnych na zasadzie preferencyj imperialnych w Anglii, głównym rynku zbytu miodu palestyńskiego.

Obecnie została opublikowana w Palestynie ustawa, ustanawiająca, że tylko miód naturalny, zebrany z kwiecia przez pszczoły, jest uznany jako „miód" i żaden sztuczny miód nie może być sprzedany jako taki.

K O M U N I K A T Y

Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej

POSIEDZENIE ZARZĄDU IZBY.

W dniu 31 stycznia odbyło się zwyczajne posiedzenie Zarządu Izby pod przewodnictwem Prezesa L. Lewitego. Posiedzenie było poświęcone ustaleniu programu pracy Izby w pierwszym kwartale b. r. Referaty na temat powyższy wygłosili p.p. prezes L. Lewite oraz dyrektor Izby inż. J. Thon. Nad referatami rozwinęła się szczegółowa dyskusja, w której zabrali głos p.p. wiceprezes Zarządu sędzia M. Friede, sekretarz Zarządu adw. B. Ołomucki, skarbnik Izby dyr. A. Perlmutter, wicedyrektor Izby A. Anker, po czym przedłożony program pracy przyjęto do zatwierdzającej wiadomości.

W posiedzeniu uczestniczył również b. kierownik Izby p. inż. H. Zabłudowski, który przebywa obecnie stale w Palestynie.

INTERWENCJE WŁADZ IZBY.

Z ramienia Izby interweniowali w sprawach dotyczących aktualnych zagadnień gospodarczych polsko-palestyńskich, zarówno ich całokształtu jak i poszczególnych odcinków, p.p. prezes Lewite, wiceprezes Friede, dyr. Thon, wicedyr. Anker i adw. Ołomucki. Interwencje te i konferencje odbyły się na terenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Poczt i Telegrafów, Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, Banku Polskiego, Banku P. K. O., Linii Żeglugowych „Gdynia—Ameryka“, Polskich Linii Lotniczych „Lot“ i in.

KONFERENCJA W SPRAWIE KOMUNIKACJI LOTNICZEJ Z PALESTYNĄ.

Dnia 18 lutego b. r. odbyła się z inicjatywy Izby w Dyrekcji P. L. L. „Lot“ konferencja, poświęcona całokształtowi zagadnień związanych z komunikacją lotniczą między Polską a Palestyną w sezonie wiosennym i letnim 1938. W konferencji uczestniczyli z ramienia P. L. L. „Lot“ p.p. zast. naczelnego dyrektor mjr inż. L. Zejfert, dyr. T. Ciągliński i inż. L. Kwaśniak, z ramienia Izby p.p. dyr. inż. J. Thon i wicedyr. A. Anker. Referaty na temat potrzeb komunikacji lotniczej wygłosili p.p. mjr Zejfert i dyr. Thon. W toku parogodzinnej wyczerpującej dyskusji stwierdzono zupełną zgodność co do zasięgu i konieczności rozszerzenia oraz dalszych ulepszeń na linii lotniczej Warszawa—Lydda.

Rozkład lotów w sezonie wiosennym przewiduje na linii palestyńskiej, podobnie jak w roku ubiegłym, 3 przeloty tygodniowo w każdą stronę. Wyloty będą następować w poniedziałki, środy i piątki z Warszawy i Lyddy, przyloty zaś nazajutrz.

UROCZYSTOŚCI OTWARCIA PORTU PASAŻERSKIEGO W TEL-AWIWIE.

W dniu 23 lutego zostaje uroczyście zainaugurowany port palestyński w Tel-Awiwie. Bieżący numer miesięcznika jest poświęcony tejże uroczystości, z okazji której Izba wysyła do naczelnych Władz Jiszuwu telegramy gratulacyjne.

W związku z uruchomieniem portu pasażerskiego w Tel-Awiwie zmienia linia okrętowa „Gdynia—Ameryka" port docelowy w Palestynie. Okręt „Polonia" zawijać będzie w swych rejsach co dwa tygodnie do Tel-Awiwu oraz do Hajfy.

SPECJALNY NUMER PALESTYŃSKI „CODZIENNEJ GAZETY HANDLOWEJ".

Śladem lat ubiegłych wydała ruchliwa redakcja „Codziennej Gazety Handlowej" okazały numer poświęcony zagadnieniom gospodarczym polsko-palestyńskim p. t. „Polska — Bliski Wschód". Na bogatą treść tego numeru, który opuścił prasę dnia 13 lutego, składają się artykuły i enuncjacje następujących osobistości i autorów: Gen. kosula R. P. w Jerozolimie inż. Witolda Hulanickiego, konsula R. P. w Tel-Awiwie dr Tadeusza Piszczkowskiego: „Polska i Palestyna"; prezesa Izby Leona Lewitego: „Palestyna spogląda z otuchą w przyszłość"; wiceprezesa Izby sędziego Maksymiliana Friedego: „Palestyna jako brama wypadowa na Bliski i Środkowy Wschód"; dyr. Mateusza Hindesa: „Stosunki płatnicze pomiędzy Polską a Palestyną dzisiaj i jutro"; dyrektora Izby inż. Józefa Thona: „Analiza stosunków handlowych polsko-palestyńskich w roku 1937"; dyr. inż. K. Kisielnickiego: „Niedomagania clearingu polsko-palestyńskiego"; K. T.: „Rozrachunek polsko-palestyński"; G. N.: „Polska a Palestyna".

PRACE IZBY NAD ZWIĘKSZENIEM EKSPORTU TOWARÓW Z POLSKI DO PALESTYNY I KRAJÓW BLISKIEGO WSCHODU.

Z ramienia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Rady Handlu Zagranicznego przybył do Izby dr K. Zieliński, gdzie zapoznał się z prowadzonymi od dłuższego czasu badaniami nad możliwościami zwiększenia eksportu z Polski do Palestyny i krajów Bliskiego Wschodu.

DODATKOWY KONTYNGENT NA PRZYWÓZ GREJPFRUTÓW Z PALESTYNY.

Na skutek starań Izby, Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło dodatkowy kontyngent na przywóz grejpfrutów w sezonie bieżącym z Palestyny w wysokości 300 t. Należy podkreślić, iż całkowity kontyngent na przywóz grejpfrutów w sezonie bieżącym wynosi w ten sposób 1.400 ton, pomarańczy zaś — 13.000 ton.

KONTYNGENTY NA PRZYWÓZ PRODUKTÓW PALESTYŃSKICH W OKRESIE STYCZEŃ—LUTY 1938 R.

Ostatnio Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadomiło Izbę Handlową Polsko-Palestyńską, iż dla Palestyny zostały uruchomione następujące kontyngenty na przywóz produktów palestyńskich:

Cytryny	300 ton
Sok pomarańczowy i ekstrakt	2,2 „
Kwaśny fosforan sodowy	1 „
Skóry surowe	50 „
Oliwa	20 „
Wino	10 „
Jelita	4 „
Koniak	10 „
Wyroby artystyczne ze srebra	0,25 „
Olejki eteryczne	0,5 „
Wanilia	0,5 „
Rodzynki	5 „
Sezam	20 „

OBROTY HANDLOWE POLSKO-PALESTYŃSKIE W ROKU 1937 W PORÓWNANIU Z R. 1936 i R. 1935.

Wywóz z Polski do Palestyny w roku 1937 wyniósł 19.522 tys. zł., przywóz zaś z Palestyny do Polski — 6.319 tys. zł., wobec 6.803 tys. zł. wywozu w roku 1936 i 14.408 tys. zł. w roku 1935, oraz 6.086 tys. zł. przywozu w roku 1936 i 4.025 tys. zł. przywozu w roku 1935.

Należy podkreślić, iż saldo na korzyść Polski w obrotach handlowych polsko-palestyńskich osiągnęło w roku 1937 3.203 tys. zł. na korzyść Polski (w roku 1936 saldo wynosiło — 717 tys. zł.).

MOŻLIWOŚCI NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z PALESTYNĄ.

Ostatnio wpłynęły następujące zapytania z Palestyny:

1/IP/38. Firma w Hajfie interesuje się importem z Polski następujących artykułów:

a) osi do wozów,

b) stali do wyrobu resorów do samochodów, giętych i heblowanych,

c) dzwonów, szprychów i kół z drzewa.

2/IP/38. Firma w Tel-Awiwie interesuje się dostawą z Polski maszyn, aparatów i przyborów elektrycznych.

Bliższych informacyj udziela Wydział Handlowy Izby. Do pisemnych zapytań należy załączyć znaczek pocztowy.

NOWI CZŁONKOWIE IZBY.

Ostatnio biuro Izby zarejestrowało cały szereg zgłoszeń firm, zainteresowanych w eksporcie do Palestyny i krajów Bliskiego Wschodu, na przystąpienie na członków Izby. Na ostatnim posiedzeniu Zarządu przedstawiona lista zgłoszonych firm została zatwierdzona. Członkom Izby udzielane są bezpłatnie wszelkie informacje z zakresu sytuacji gospodarczej Palestyny i innych krajów Bliskiego Wschodu, jak również możliwości rozszerzenia, ew. nawiązania stosunków handlowych z tymi krajami.

OŻYWIENIE RUCHU TURYSTYCZNEGO.

Wydział Turystyczny Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej zarejestrował w ostatnich tygodniach bardzo znaczny wzrost liczby zgłaszających się turystów do Palestyny. W szczególności napływ ten, wielokrotnie przekraczający ruch turystyczny w ostatnich miesiącach, dotyczy rejsów s/s „Polonia" w dniu 9 marca (na Purim), 25 marca (setny rejs jubileuszowy) oraz 7 kwietnia (na Pesach).

Uczestnicy rejsu jubileuszowego będą mieli okazję wzięcia udziału w specjalnych uroczystościach jubileuszowych zarówno na pokładzie s/s „Polonia", jak i w Tel-Awiwie po przybyciu okrętu.

101-szy rejs „Polonii" da sposobność do wycieczki 21-dniowej jednym rejsem. „Polonia" odbije dnia 7 kwietnia z Konstancy zaś dnia 11 kwietnia zawinie do Tel-Awiwu i Hajfy skąd odjedzie dnia 19 kwietnia. W ten sposób pasażerowie tego rejsu po cenach ulgowych będą mogli spędzić 8½ dnia w Palestynie w okresie świąt wielkanocnych. Zgłoszenia na wycieczki przyjmuje Wydział Turystyczny Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej, Warszawa, Fredry 10. Do zapytań pisemnych należy załączyć znaczek na odpowiedź.

STATYSTYKA

Handel zagraniczny Polski z krajami Bliskiego Wschodu

Handel zagraniczny Polski z krajami Bliskiego Wschodu w październiku 1937 r. w porównaniu z październikiem 1936 r.

Kraje	Październik 1936			Październik 1937		
	Przywóz	Wywóz	Saldo	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach złotych					
Palestyna	71	699	+ 628	87	639	+ 552
Egipt	1,244	871	— 373	1,557	496	—1,061
Syria	11	163	+ 152	211	171	— 40
Iran	62	50	— 12	55	235	— 180
Turcja	79	60	— 19	677	130	— 547
Cypr	82	8	— 74	—	8	+ 8
Irak	—	32	+ 32	—	103	+ 103

Handel zagraniczny Polski z krajami Bliskiego Wschodu w okresie styczeń—październik 1937 r. w porównaniu z tymże okresem 1936 r.

Kraje	Styczeń-Październik 1936 r.			Styczeń-Październik 1937 r.		
	Przywóz	Wywóz	Saldo	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach złotych					
Palestyna	5.659	5,195	— 464	5,482	7,678	+ 2,196
Egipt	14,082	5,294	— 8,788	15,127	7,743	— 7.384
Syria	1,739	1,519	— 220	212	1,711	+ 1,499
Iran	709	1,861	+ 1,152	570	5.506	+ 4,936
Turcja	2,128	1,871	— 257	6,951	1,116	— 5,835
Cypr	99	136	+ 37	73	96	+ 23
Irak	20	543	+ 523	47	1,030	+ 983

Handel zagraniczny Polski z krajami Bliskiego Wschodu
w październiku 1937
(wg. artykułów)

Artykuły	przywóz		wywóz	
	kwint.	tys. zł.	kwint.	tys. zł.
PALESTYNA				
Ogółem	2,282	87	24,936	639
sztuk	—	-	—	—
Fasola	—	—	99	6
Mąka żytnia	—	—	200	8
Kasza jęczmienna	—	—	255	12
Grzyby suszone	—	—	4	2
Cytryny	372	19	—	—
Masło	—	—	340	95
Węgiel drzewny	—	—	103	2
Oliwa	38	9	—	—
Konserwy mięsne	—	—	8	1
Lakiery olejne	—	—	2	1
Wino	2	—	2	1
Przetwory farmaceut.	—	—	—	1
Skóry bydlęce surowe	112	22	—	—
Skóry baranie	9	4	—	—
Rękawiczki skórzane	—	—	1	72
Przędza wełniana	—	—	1	1
Tkaniny wełniane	—	—	44	3
Tkaniny bawełniane	—	—	26	13
Koronki i hafty	—	—	1	1
Wyr. dziane baw. i wełn.	—	—	4	3
Bielizna	—	—	1	1
Żerdzie, drągi i tyki	—	—	648	2
Belki, bale, krawędziarki, sosn.	—	—	4,530	58
Deski i łaty, sosnowe	—	—	2,134	34
Komplety skrzynkowe	—	—	14,502	290
Dykty	—	—	1,104	53
Papier pakowy	—	—	670	9
Książki	—	0,5	6	2
Butelki, gąsiory, słoje szklane	—	—	6	1
Żelastwo	1,746	28	—	—
Blacha żelazna	—	—	170	6
Naczynia blaszane emaliowane	—	—	2	0,5
Wyroby z blachy cynk.	—	—	20	3

Artykuły	przywóz		wywóz	
	kwint.	tys. zł.	kwint	tys. zł,
Kapsle, korki, nakrętki z cyny, ołowiu itp.	—	—	12	2
Czcionki	—	—	—	1
Maszyny	—	—	3	1
Płyty gramofonowe	—	—	1	1
Kapelusze filc.	—	—	—	1
Guziki	—	—	1	2
EGIPT				
Ogółem	6,442	1,557	8,765	496
Słód	—	—	50	2
Dziegieć, smoły	—	—	40	1
Szynki	—	—	11	3
Węglany amonu	—	—	50	3
Karbid	—	—	207	5
Przędza wełn.	—	—	48	35
Tkaniny wełniane	—	—	41	36
Tkaniny półwełniane	—	—	9	30
Tkaniny bawełniane	—	—	169	77
Materie firankowe	—	—	14	7
Bawełna surowa	6,444	1,556	—	—
Cerata, tkaniny olejone	—	—	26	6
Futra, wyroby futrzane	—	—	—	2
Fryzy dębowe	—	—	391	7
Deszczułki posadzkowe	—	—	15	1
Dykty	—	—	4,232	176
Meble gięte i części	—	—	175	25
Tektura	—	—	100	2
Papier pakowy	—	—	237	8
Papier wszelki	29	1	—	—
Naczynia fajansowe	—	—	78	5
Żelazo, stal walcow.	—	—	2,488	64
Blacha żel. stalowa	—	—	277	8
Liny z drutu żel. stal.	—	—	9	1
Łączniki, kształtki, żel. stal.	—	—	13	1
Naczynia blasz., emal.	—	—	48	8
Cynk w blachach i płytach	—	—	21	2
Kapsle, nakrętki, korki z cyny,	—	—	10	2
Pompy, sprężarki, ręczne	—	—	1	1
Kapelusze filc. i berety	—	—	3	4

Artykuły	przywóz		wywóz	
	kwint.	tys. zł.	kwint.	tys. zł.
SYRIA				
Ogółem	12,342	211	3,752	171
Jęczmień	—	—	2,450	49
Cytryny	378	13	—	—
Skóry jagnięce	2	2	—	—
Przędza z jedw. sztuczn.	—	—	2	1
Tkaniny wełniane	—	—	47	60
Dykty	—	—	1,185	54
Żelastwo	11,961	192	—	—
Łączniki, kształtki, żel. stal.	—	—	29	3
Naczynia blasz., emal.	—	—	18	3
IRAN				
Ogółem	290	55	5,000	235
Brzoskwinie i mor. susz.	238	23	—	—
Szellak, kopale i in. żywice naturalne	10	81	—	—
Gumy	40	19	—	—
Dywany, chodniki	1	5	—	—
Blacha żel., ocynk.	—	—	5,000	2,348
TURCJA				
Ogółem	3,128	677	1,528	130
Rodzynki	490	51	—	—
Figi suszone	90	7	—	—
Orzechy laskowe	76	14	—	—
Garbarskie: drewno, kora	1,090	34	—	—
Materiały poler. i szlif. w kawałkach	150	18	—	—
Smary stałe	—	—	4	1
Liście tytoniowe	776	475	—	—
Chlorek amonu	—	—	150	7
Ekstrakty garbnikowe	201	14	—	—
Skóry baranie	50	22	—	—
Wyroby skórzane	—	—	1	2
Dywany, chodniki	3	9	—	—
Bawełna surowa	202	49	—	—
Tkaniny jutowe	—	—	250	28

Artykuły	przywóz		wywóz	
	kwint.	tys. zł.	kwint.	tys. zł.
Opony samolotowe	—	—	1	2
Przybory sanitarne	—	—	107	8
Rury żelazne, stal.	—	—	129	6
Łączniki, kształtki	—	—	74	9
Cynk w płytach, prętach, gąskach	—	—	804	61
Wyr. z metali nieszlach.	—	—	1	4
Silniki spalinowe	—	—	5	2
CYPR				
Ogółem	—	—	20	8
Tkaniny wełniane	—	—	12	3
Tkaniny bawełniane	—	—	9	5
IRAK				
Ogółem	—	—	329	103
Wyroby ze skóry garb.	—	-	—	1
Przędza wełn.	—	—	34	38
Tkaniny wełniane	—	—	52	28
Tkaniny bawełniane	—	—	24	9
Cerata, tkaniny olejone	—	—	10	2
Płaszcze, palta, peler. męskie	—	—	6	4
Dykty	—	—	107	4
Meble gięte i ich części	—	—	23	5
Meble inne	—	—	54	8
Naczynia blasz., emal.	—	—	17	3
Guziki z rogu, bakelitu, celluloidu	—	—	—	1

Handel zagraniczny Palestyny

Handel zagraniczny Palestyny w okresie styczeń—wrzesień 1937 i październiku 1937 r.

	Styczeń-Wrzesień 1937	Październik 1937
	w funtach palestyńskich	
Przywóz ogółem	12,153,354	1,464,659
w tym towarów	11,808.693	1,432,298
Wywóz ogółem	4,561,165	226,162
w tym towarów	4,210,065	242,594
Reeksport	541,675	31,460
Tranzyt	623.856	95.932

Przywóz do Palestyny głównych artykułów w okresie styczeń—wrzesień i październiku 1937 r.

	Styczeń-Wrzesień 1937		Październik 1937	
	Kwintale	ŁP.	Kwintale	ŁP.
Ryż	166,509	162,459	6.262	7,079
Pszenica	324.107	319,592	14,635	13,279
Żyto	46,633	36,526	4,983	4,114
Mąka pszenna	221,573	333,635	20,178	32,935
Mąka żytnia	16,722	21,424	1,107	1,613
Bydło (sztuk)	19,644	243,869	2,544	32,956
Drób (sztuk)	982,734	74,603	84,017	4,105
Cukier	174,926	140,737	17,959	16,168
Kartofle	106,455	54,820	20,051	6,521
Rury żelazne, żeliwne	158,778	255,452	13,828	29,186
żelazo w sztabach i prętach	277,272	252.481	18,837	20,974
Drzewo budulcowe m³	101,278	277,538	19,093	64,125
Drzewo na skrz. pom. m³	64,194	274,955	11,175	50,333
Dykty	26,196	51,849	2,646	5,589
Tkaniny bawełniane				
szare	4.415	38,295	1,295	11,260
bielone	4,501	65,275	514	7,356
farb. i druk.	11,977	210,109	1,891	34,462
Tkaniny wełniane	2,544	161,732	856	55,339
„ z czyst. jedw.	146	10,648	15	1,198
„ z sztuczn. jedw.	2,952	93,530	314	10,156
Nafta (litrów)	44,263,908	129,505	5,268,336	16,519
Benzyna (litrów)	41,939,719	163,815	4,672,344	18,861
Automobile (sztuk)	1,263	262,924	167	16,857

Wywóz z Palestyny głównych artykułów w okresie styczeń—wrzesień 1937 i październiku 1937 r.

	Styczeń-Wrzesień 1937		Październik 1937	
	Kwintale	ŁP.	Kwintale	ŁP.
Pomarańcze (skrzynek)	7,318,251	2,632,089	—	—
Grejpfruty (skrzynek)	1,120.670	343,218	177,086	72,605
Cytryny (skrzynek)	47,484	21,113	16,899	6,760
Skóry surowe i suszone	22,112	140,103	2,385	17,510
Jelita	1,073	17,946	70	2,315
Wino (litrów)	454,584	12,448	71,146	2,292
Oliwa jadalna	7,176	58,630	1,858	12,514
Sezam	4,920	9,390	5,240	9,318
Migdały	299	2,131	56	457
Cement	7,150	935	700	91
Pończochy i skarpetki (tuz.)	2,494	8,437	2,568	9,733
Mydło do prania	19,299	60,829	1,772	4,488
Zęby sztuczne		27,041		2.915

Handel zagraniczny Palestyny według krajów w okresie styczeń—wrzesień i październiku 1937 r.

	Styczeń-Wrzesień 1937				Październik 1937			
	Przywóz	Wywóz	Reeksp.	Tranzyt	Przywóz	Wywóz	Reeksp.	Tranzyt
	w funtach palestyńskich							
W. Brytania	1,872,740	2,301.093	91,904	128249	237,095	57,063	6.220	11.625
Niemcy	1,983,518	101.206	11,199	25,038	233.562	272	752	4,812
Francja	194,869	113,348	6,013	5,218	25,758	10,046	370	4
Czechosłow.	384,048	61,992	3,291	18,068	52,428	2,738	1,351	2.535
Belgia	385,267	118,638	6,292	7,905	31,031	5.857	259	701
Włochy	220,370	50,968	1,646	15,615	36.605	7,061	208	1,462
Holandia	156,725	199,787	4.157	712	15,624	3,325	284	28
Szwecja	91.017	70,559	2,189	2,706	10,722	9.820	165	586
Rumunia	979,487	87,915	1,534	527	129.056	7.815	68	50
Egipt	496,367	73,326	277828	35,407	31,530	6,009	10,750	4,980
Syria	1.038,515	510,311	59,918	241	132,200	52,171	3,617	—
Irak	330,652	7,741	21,423	224473	9,338	866	716	15,212
Iran	139,793	1,374	2,832	25.154	50,902	5	200	42,757
Turcja	154,281	72,546	832	979	20,724	15,598	156	129
Arabia	7,650	523	124	425	551	46	151	—
Polska	345.713	104,755	6,111	3,940	52,393	4,153	1,101	367

Ruch ludności w Palestynie

a) Ogólna ilość przybyłych i opuszczających Palestynę w lipcu i sierpniu 1937 r.

	Lipiec 1937		Sierpień 1937	
	Ogółem	Żydzi	Ogółem	Żydzi
Przybyli				
a) Imigranci	812	675	1,161	1,065
b) Powracający po nieobecności pow. jednego roku	233	104	411	291
c) Powracający po nieobecności do jednego roku	7,956	2,131	14,604	5,118
d) Turyści przybyli	7,177	1,310	7,496	1,325
e) Turyści tranzytem	2,990	233	2,251	196
Ogółem	19,168	4,453	25,923	7,995
Wyjechali				
f) Opuszczający kraj na okres pow. jednego roku	107	59	190	114
g) Opuszczający kraj na okres do jednego roku	14,599	5,834	16,594	5,161
h) Turyści wyjeżdżający	6,865	996	7,446	1,347
i) Turyści tranzytem	2,930	302	2,138	197
Ogółem	24,501	7,191	26,368	6,819

b) Podział imigrantów według płci.

	Lipiec 1937				Sierpień 1937			
	Mężcz.	Kobiet	Chłop. do lat 15	Dziewcz. do lat 15	Mężcz.	Kobiet	Chłop. do lat 15	Dziewcz. do lat 15
Imigranci ogółem	311	354	75	72	477	517	81	86
w tym Żydzi	268	308	50	49	457	473	68	67
Turyści zalegalizowani jako imigranci	69	50	23	6	20	21	10	4
w tym Żydzi	48	38	6	4	14	17	6	3
Ogólna ilość zarejestrowanych imigrantów.	380	404	98	78	497	538	91	90
w tym Żydzi	316	346	56	53	471	490	74	70

c) Kategorie imigrantów

	Lipiec 1937				Sierpień 1937			
	Imigranci		Tur. zalegal.		Imigranci		Tur. zalegal.	
	Ogółem	Żydzi	Ogółem	Żydzi	Ogółem	Żydzi	Ogółem	Żydzi
A (I) Kapitaliści (ŁP 1000 i wyżej)	208	206	32	29	78	78	10	10
A (I)2 Członkowie rodzin A (I)	169	196	3	3	103	103	10	10
A (II) Wolne zawody (ŁP. 500)	—	—	—	—	—	—	—	—
A (II)2 Członk. rodz. A (II)	—	—	—	—	—	—	—	—
A (III) Rzemieślnicy (ŁP. 250)	3	3	—	—	—	—	—	—
A (III)2 Członk. rodzin A (III)	2	2	—	—	—	—	—	—
A (IV) Osoby z min. dochodem ŁP. 4.—	3	3	2	2	4	4	2	1
A (V) Osoby z kapitałem ŁP. 500.	—	—	—	—	—	—	—	—
A (V)2 Czł. rodz. A (V)	—	—	—	—	—	—	—	—
B (I) Sieroty	—	—	—	—	—	—	—	—
B (II) Duchowieństwo	12	3	4	—	7	—	3	—
B (II) Członk. rodz. B (II)	2	2	—	—	—	—	—	—
B (III) Studenci	25	22	19	—	137	135	1	1
C (I) Robotnicy	44	42	38	22	272	264	8	5
C (I)2 Członk. rodz. C (I)	16	16	11	11	163	163	—	—
D Członkowie rodzin mieszkańców Palestyny	293	207	38	29	375	318	19	13
K. Osoby nie podlegające ustawie imigracyjnej	35	—	1	—	22	—	2	—

Koszty utrzymania w Palestynie

Koszty utrzymania w Palestynie rodziny, składającej się z 5-ciu osób.
(Na podstawie cen detalicznych 20 zasadniczych artykułów).
Podstawa — styczeń 1922 — 100%

Miesiąc		Wydatki miesięczne ŁP. (funty palestyńskie)	Wskaźnik %
Styczeń	1922	8,749	100,0
„	1923	7,507	85,8
„	1924	6,718	76,8
„	1925	7,682	87,8
„	1926	7,220	82,5
„	1927	7,230	82,6
„	1928	6,705	76,6
„	1929	6,463	73,9
„	1930	5,860	67,0
„	1931	4,909	56,1
„	1932	5,098	58,3
„	1933	4,934	56,4
„	1934	4,591	52,5
„	1935	4,764	54,5
„	1936	4,735	54,1
„	1937	5,457	62,4
Luty	1937	5,335	61,0
Marzec	1937	5,224	59,7
Kwiecień	1937	5,374	61,4
Maj	1937	5,121	58,5
Czerwiec	1937	4,996	57,1
Lipiec	1937	5,048	57,7
Sierpień	1937	5,119	58,5
Wrzesień	1937	5,109	58,4
Październik	1937	5,091	58.2

Wskaźniki cen hurtowych

Następujące cyfry odnoszą się do wskaźnika cen hurtowych na artykuły spożywcze i paliwa za wrzesień 1937 r.

Podstawa — wrzesień 1936 r.

Artykuły	Wskaźnik
	Wrzesień
I. Zb ża i mięso	95,9
II. Owoce i inne artykuły spożywcze	96,8
III. Paliwa i różne	112,0
Wskaźnik ogólny	101,3



ROZKŁAD LOTÓW NA LINJI
WARSZAWA — BUCURESTI
ATHINE — LYDDA

Odl. Warszawa — Bucaresti 1025 km.
„ Bucuresti — Athine 851 km.
„ Athine — Lydda 1311 km.

Czw. Ptk.				
8,30	o	WARSZAWA	p	13,15
10.05	p	LWóW	o	11,40
10,25	o	LWóW	p	11,21
12,35	p	CERNAUTI	o	11,50
12,55	o	CERNAUTI	p	10,00
14,50	p	BUCURESTI	o	8,55
				Wt. Sr.

Piątek				14.40
9,30	o	BUCURESTI	p	13,05
11,05	p	SOFIA	o	12,45
11,25	o	SOFIA	p	11,15
12,55	p	THESSALONIKI	o	10,55
13,15	o	THESSALONIKI	p	9,30
14,40	p	ATHINE	o	Wtorek

Sobota				
9,00	o	ATHINE	p	15,00
—		RODI*		—
—		RODI*		—
15,00	p	LYDDA (Palestyna)	o	9,00
				Poniedziałek

*) Na Rodi lądowanie warunkowe.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Warszawa, ul. Fredry 10. — Tel. 246-37, 521-06. P. K. O. 9231.
Redaktor odpowiedzialny:
Inż. JÓZEF THON
Wydawca:
POLSKO-PALESTYŃSKA
IZBA HANDLOWA

Druk. „Monolit", Warszawa, Elektoralna 3, tel. 581-92.